

Marco Negrón

## **Estacionar en la ciudad**

No hay duda de que el automóvil, hondamente arraigado incluso en nuestras vivencias más personales, ha sido un influyente protagonista del siglo XX. Los futuristas vieron en él no sólo la máxima expresión del movimiento, sino las señales de una nueva era para la humanidad. La frase memorable del Manifiesto Futurista (1909) lo dijo sin medias tintas: “Afirmamos que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad... un automóvil rugiente que parece que corre sobre la metralla es más bello que la Victoria de Samotracia”.

Un siglo después del Manifiesto el rugiente automóvil jadea: la fulgurante imagen quedó para esa suerte de museos que son los autódromos, mientras en la vida cotidiana la exhalación pintada por Balla en 1912 supera con dificultad la velocidad de marcha del peatón; peor aún, el 90 por ciento del tiempo es un inmóvil amasijo de hierros que ocupa al menos 10 metros cuadrados que bien podrían ser dedicados a actividades más útiles a la sociedad: en las residencias se los podría destinar a jardines, para beneficio de los ciudadanos y el ambiente. Pero un elevado porcentaje estaciona en las calles sin pagar por ello aun cuando reducen el espacio de circulación de los demás vehículos o merman buenos 3 metros a las aceras, el espacio del peatón.

El parque automotor de Caracas se estima en un millón de vehículos, de los cuales 620 mil son autos privados que demandan 620 hectáreas para estacionar. Si la mitad de esa superficie, tres veces la de La Carlota, se destinara a espacio público (parques, plazas, aceras) se ganaría cerca de un metro cuadrado por habitante en una ciudad críticamente deficitaria en esa materia: ¿será muy difícil prohibir aparcar en las calles y obligar a ir a estacionamientos, preferiblemente verticales, concebidos para ese fin? Con unas tarifas congeladas por años, la hora de estacionamiento en nuestra ciudad está en BsF 1,12, lo que al cambio oficial daría US\$ 2,13 por ocho horas. En Bogotá esa tarifa es 10 veces mayor y 20 veces en Nueva York. Por eso los estacionamientos caraqueños están permanentemente repletos de carros que no se mueven en todo el día, convirtiéndose en negocios cada vez menos rentables que tienden a cerrar y echar más carros a la calle. Las políticas del Gobierno Nacional, entremetiéndose siempre en decisiones que corresponden al local, promueven un uso crecientemente irracional del automóvil: hay que prohibir el aparcamiento en las calles y, cuando no sea posible, imponer un pago muy elevado; hay que liberar las tarifas de estacionamiento, para que se multipliquen y no sean usados irracionalmente; hay que rescatar espacios que hoy ocupa el auto para parques y plazas; y hay que promover con audacia el transporte público. ¿Hasta cuándo un gobierno que se autoproclama socialista seguirá contribuyendo al deterioro ambiental y subsidiando a las clases más ricas en detrimento de la ciudadanía en general?

marco.negron@gmail.com